

Probidade e responsabilidade civil no contrato de transportes de passageiros

Autor: José Renato Nalini

Desembargador do Tribunal de Justiça de São Paulo,
Doutor em Direito Constitucional pela USP
Publicado na Edição 19 - 27.08.2007

Probidade é a qualidade do probó, expressão sinônima a honestidade, integridade, retidão. A boa-fé, conceito longo no Direito, resguarda a ingenuidade, a pureza de propósitos e até mesmo a ignorância de um dos contratantes, quanto a qualquer reserva mental da outra parte.

Fala-se em boa-fé objetiva, ou em concepção ética da boa-fé e em boa-fé subjetiva, resultante da concepção psicológica da expressão. O Código Civil contempla a boa-fé, no artigo 422, em sua feição objetiva e como cláusula geral. No sistema anterior, ela era tratada como princípio geral de direito, e a doutrina a considerava regra de conduta.

Se ao contratante a boa-fé objetiva impõe um padrão ético de conduta, exigível dele um comportamento probó, honesto, reto e leal, ela tem significado todo próprio ao juiz brasileiro. Ao apreciar qualquer pretensão em que o tema seja a relação contratual, o juiz parte do pressuposto de que a parte agiu – ou teria de ter agido – com irrepreensível postura ética.

Reclama-se do magistrado no Brasil, a partir da vigência do Código Civil de 2002, uma capacidade interpretativa muito mais atilada. Já não é a regra inflexível e rígida do Direito a ser utilizada na subsunção da norma ao caso concreto. A aferição da eticidade ou da moralidade reinante entre os contendores na celebração do contrato passou a ser um parâmetro do julgamento adequado.

Além disso, na interpretação da cláusula geral da boa-fé há de ser levado em conta o sistema do Código Civil e as conexões sistemáticas com outros estatutos normativos. Talvez a conexão sistemática de maior importância para o propósito que ora se tem na mente seja aquela existente entre o Código Civil e o Código de Defesa do Consumidor. No Brasil, o microssistema consumerista veio a impregnar o macrossistema do Estatuto Civil. Toda a principiologia contratual do Código de Defesa do Consumidor veio a influenciar o traçado principiológico do direito contratual no Código Civil. A própria formulação de uma tutela ao consumidor parte de conotações meta-

jurídicas. Tudo isso foi levado em consideração pelo legislador civil, que teve um quarto de século para avaliar as transformações da sociedade enquanto elaborava a nova codificação e levá-las em conta no projeto final.

Isso significa a libertação do juiz brasileiro da camisa-de-força positivista em que se via amarrado. Hoje, está cada vez mais propenso e – até diria – estimulado pela própria legislação, a trazer para as suas decisões a experiência pessoal, o seu conhecimento empírico da vida.

A cláusula geral do artigo 422 do Código Civil impõe ao juiz brasileiro interpretar e, quando necessário, suprir e corrigir o contrato, segundo a boa-fé objetiva. É a exigência de um comportamento dos contratantes que seja mais do que legal, para ser um comportamento verdadeiramente moral.

Também se denota essa influência no artigo 423 do Código Civil:

“Quando houver no contrato de adesão cláusulas ambíguas ou contraditórias, dever-se-á adotar a interpretação mais favorável ao aderente.”

Isso afeta particularmente o contrato de transportes, que é um típico e tradicional contrato de adesão. O passageiro não tem condições de incluir cláusulas específicas. Adere ao sistema pré-concebido pelo transportador. Assim, tudo o que – sob a ótica do juiz – se mostrar ambíguo ou contraditório é-lhe exigido interprete de maneira a beneficiar o passageiro.

Inegável que essa foi uma contribuição do Código de Defesa do Consumidor à nova codificação civil. Pois norma análoga está no artigo 47 do CDC. Também o artigo 424 do Código Civil resulta desse transplante:

“Nos contratos de adesão, são nulas as cláusulas que estipulem a renúncia antecipada do aderente a direito resultante da natureza do negócio.”

Muito se acrescentará à compreensão do novo Direito Civil Brasileiro, se ele vier a ser estudado como sistema. O mais respeitado estudioso do sistema na área jurídica brasileira é o Prof. Tércio Sampaio Ferraz Júnior. Assinala ele que a idéia de sistema aplicada ao Direito não é moderna. Kant e Savigny já se preocuparam com o tema. Concebido o Direito Civil como um grande sistema, ele já não pode ser utilizado como um repertório de regras tópicas, pontuais, sacáveis para a resolução de problemas também compartimentados. Em lugar da incidência rígida de regras inflexíveis, hoje pode ser invocada a idéia

de sistema: conjunto unitário formado sobre uma idéia de diferentes conhecimentos. Existe uma conexão interna a vincular todos os institutos jurídicos e as regras jurídicas – fluidas, maleáveis, plásticas – numa grande unidade.

O sistema do Código Civil brasileiro vai ganhar ordenação e unidade mediante três figuras extremamente interessantes, que são as cláusulas gerais, os princípios gerais de direito e os conceitos legais indeterminados.

Essas três categorias poderiam ser espécies de um grande gênero, que são os conceitos determinados pela função. Vale a pena recordar o que cada qual significa, ainda que breve e superficialmente.

Cláusulas gerais são normas orientadoras, sob a forma de diretrizes, dirigidas diretamente ou precipuamente ao juiz. A um tempo vinculam o juiz, mas – simultaneamente – dão a ele enorme liberdade para decidir. As cláusulas gerais dotam o sistema interno do Código Civil de mobilidade. Em lugar do Código rígido de 1916, um estatuto plástico, flexível, dinâmico, cujas cláusulas gerais mitigam o regramento ainda provido de rigidez. Tais cláusulas abrandam as desvantagens do estilo excessivamente abstrato e genérico da lei.

Exemplos de cláusulas gerais são os já mencionados artigos 421 e 422 do Código Civil Brasileiro de 2002. A novidade é que o novo estatuto civil, a Constituição do Homem Comum, como gostava de dizer o Prof. MIGUEL REALE, está prenhe de cláusulas gerais.

Os princípios gerais de direito são regras de conduta que norteiam o juiz na interpretação da norma, do ato ou do negócio jurídico. Não são positivados. São regras estáticas. Carecem de positivação, de concreção e, portanto, de uma definição precisa. Se vierem a ser positivados, os princípios se convertem nas cláusulas gerais. A função dos princípios é ajudar o juiz no preenchimento das lacunas.

Por fim, os conceitos legais indeterminados constituem uma contribuição do Direito Administrativo espanhol ao Direito Civil Brasileiro. Os administrativistas ibéricos falavam em *vacuidad*, em *vagueza*, em *fluidez*. São termos, palavras ou expressões de conteúdo e extensão altamente vaga, imprecisa e genérica. É um conceito abstrato, lacunoso, mas preenchível com a experiência comum do juiz. É o caso concreto, o exame de fato, a livre análise da hipótese submetida à sua apreciação, que preencherá o conteúdo dos conceitos legais indeterminados.

A doutrina costuma distinguir os conceitos legais indeterminados das cláusulas gerais, pela sua finalidade e eficácia. Exemplos de conceitos legais indeterminados, que já existiam no Código Civil de 1916 –

quem não se lembra da expressão mulher honesta? –, são ordem pública e bons costumes, previstos no artigo 122 do Código atual. Também é um conceito legal indeterminado o de atividade de risco, a caracterizar responsabilidade objetiva, naquilo que ora nos interessa particularmente.

Chega-se, então, ao conceito de responsabilidade, a ser examinado à luz dos princípios gerais, das cláusulas gerais e dos conceitos vagos e indeterminados. Responsabilidade, todos sabem, é a obrigação de reparar o dano sofrido por alguém. A origem semântica da responsabilidade é conhecida. Vem da fórmula “spondeo”, a significar “eu respondo”, no sentido de “eu respondo pelo dano que causei”.

À idéia de responsabilidade se coliga, de imediato, aquela de indenização. A indenização é uma tentativa de tornar o lesado indene de prejuízo. Ou seja: a indenização se presta a liberar o prejudicado de qualquer prejuízo, de maneira a reconstituir a situação anterior à causa do dano. Pretende-se, com a indenização, fazer desaparecer a lesão experimentada, como se tudo retornasse ao statu quo ante.

Santiago Dantas dizia que a responsabilidade se propõe a proteger o lícito e a reprimir o ilícito. A responsabilidade vai comungar do mesmo elo de imputação, que é o fruto da desordem que o agir humano pôs no conserto da natureza.

Existe alguma característica própria à responsabilidade do transportador?

O transportador tem três esferas de responsabilidade: em relação ao terceiro, seria uma responsabilidade extracontratual; em relação aos empregados, a responsabilidade previdenciária; só em relação aos passageiros é que a responsabilidade passa a ser objetiva. Opinião que não é unânime. Há quem sustente que o Código de Defesa do Consumidor, em seu artigo 14, atribuiu ao fornecedor de serviço – e o transportador de passageiros é um fornecedor de serviço – a responsabilidade objetiva em todos os casos. Por essa orientação, todas as vítimas dos eventos danosos foram equiparadas a consumidores e não importa exista ou não relação contratual com o fornecedor de serviços. É algo a que os Departamentos Jurídicos devem permanecer atentos.

Seja como for, a responsabilidade do transportador é irrecusável. O Código Civil abandonou o paradigma individualista, patrimonialista, egoísta e ruralista do século XIX, porque baseado no Código Napoleônico, que é de 1803. No século XXI, o tema da responsabilidade vai adquirir outros contornos.

Num Código alicerçado na eticidade e na socialidade, o contrato não é uma realidade que afeta apenas aos contratantes. Tudo o que acontece entre duas partes interessa a toda a comunidade. Vai refletir na vida social. Interessa a todos a única segurança jurídica hoje possível: a de que os contratos sejam bem cumpridos. O adequado cumprimento passa pela probidade e pela boa-fé objetiva, esse padrão ótimo de conduta legal, comportamento hoje imposto a todas as pessoas e em todas as relações entre elas.

A responsabilidade do transportador em relação ao passageiro é objetiva. Responsabilidade ínsita à exploração de uma atividade de risco. Responsabilidade diversa daquela resultante de qualquer conotação subjetivista. Não há se perquirir de culpa ou dolo, nem sequer de culpa presumida, caso em que se afastaria a responsabilidade do causador do dano se ele não tivesse efetivamente culpa. Se ele pudesse provar a ausência de qualquer culpa sua ou de seu preposto.

O contrato de transportes também precisa ser examinado à luz da cláusula de incolumidade. É a cláusula que assegura ao passageiro a garantia de chegar incólume ao seu destino. Orlando Gomes já afirmava a inviabilidade de se pactuar sobre a incolumidade. Era vedada a exclusão dessa cláusula e inexistente um pacto que isentasse o transportador de responder pela incolumidade do passageiro.

Na dicção do artigo 734 do Código Civil, "O transportador responde pelos danos causados às pessoas transportadas e suas bagagens, salvo motivo de força maior, sendo nula qualquer cláusula excludente da responsabilidade".

O Supremo Tribunal Federal já reconheceu que a responsabilidade do condutor não pode ter cláusula de não indenizar.⁽¹⁾ A regra é a responsabilidade plena. Todavia, admite-se convenção que limite o montante indenizatório. Sempre presente que a cláusula limitativa da responsabilidade é exceção. Há uma decisão do STJ, relatada pelo notável Ministro Sálvio de Figueiredo Teixeira, em que ele assevera que a regra geral da convivência humana, à qual o Direito deve proteção, é que a indenização pela reparação deve ser a mais completa possível, a fazer justiça no caso concreto. Somente nos casos ressalvados ou autorizados por lei se mostra admissível a limitação da responsabilidade.

Para completar a lição, Orlando Gomes salienta que será nula a cláusula limitativa da responsabilidade, se ela reduzir a importância da indenização tão significativamente, que a sua aceitação equivaleria a uma cláusula de não indenizar.

A excludente de responsabilidade do transportador é uma só: a força maior. Há necessidade de se distinguir força maior de caso fortuito. Se o Direito é ciência e tem a caracterizá-lo a terminologia técnica, se o legislador disse força maior, não incluiu na exclusão o caso fortuito. Força maior é força da natureza. Caso fortuito decorre de falha humana.

A discussão já chegou aos tribunais superiores e no STJ já se tem decidido que assalto praticado com arma de fogo não é força maior que isente o condutor de responsabilidade objetiva.⁽²⁾ É caso fortuito.⁽³⁾ Assim como o caso de passageiro que morre porque a porta do vagão estava aberta,⁽⁴⁾ atropelamento de vítima por deficiência no isolamento e fiscalização da linha ferroviária,⁽⁵⁾ ou o caso do “pingente” nos trens e no metrô,⁽⁶⁾ hipótese análoga à das crianças que se agarram à traseira dos ônibus durante o percurso normal do coletivo.⁽⁷⁾ Em tais hipóteses, a responsabilidade objetiva do transportador não deixou de considerar que faltou diligência, vigilância, eficácia nos cuidados impostos a quem exerce uma atividade que não deixa de se submeter a certo risco.

Questão interessante é a do transporte gratuito. Na doutrina, o transportador só responderia por danos se culposamente os houvesse causado. O ônus da prova desses danos seria toda do transportado. Hoje é possível invocar-se o Código de Defesa do Consumidor para fazer incidir a regra da inversão do ônus da prova. Incumbe ao transportador demonstrar ausência de qualquer culpa, mesmo no caso de transporte gratuito. Não é tranqüila a posição, diante do preceito do artigo 736 do Código Civil: “Não se subordina às normas do contrato de transporte o feito gratuitamente, por amizade ou cortesia”. Com a ressalva do parágrafo único: “Não se considera gratuito o transporte quando, embora feito sem remuneração, o transportador auferir vantagens indiretas”.

O que seriam essas vantagens indiretas?

São conceitos vagos e imprecisos. O conteúdo haverá de ser preenchido à luz do caso concreto pela prudência do julgador. Exemplo muito nítido é o do transporte dos passageiros do aeroporto pelas vans dos hotéis ou do comércio local. Os eventuais compradores de shoppings que são apanhados nos hotéis pela condução que os levará ao centro de compras. O transporte solidário, dos alunos ou de seus pais, com revezamento na direção e utilização do carro de cada um.

Em todos esses casos, vislumbra-se uma vantagem indireta, capaz de excluir a regra do transporte gratuito e a colocar o transportador na vala comum da responsabilidade objetiva. E o que dizer da “carona” para policiais militares, tão usual no Estado de São Paulo, a condução

que se oferece gratuitamente ao servidor doméstico, o transporte do “bóia-fria”, raça em extinção, o corretor que apanha eventual interessado em aquisição de um imóvel? São hipóteses em que não é difícil detectar a presença de uma vantagem indireta e a fazer incidir a regra da responsabilidade objetiva sobre o condutor.

Dispõe o artigo 735 do Código Civil que “a responsabilidade contratual do transportador por acidente com o passageiro não é elidida por culpa de terceiro, contra o qual tem ação regressiva”.

Na verdade, a questão já fora jurisprudencialmente decidida, tanto que a Súmula 187 do Supremo Tribunal dispõe exatamente o mesmo conteúdo. O fato de terceiro não exonera de responsabilidade o transportador, se ele guarda conexão com o transporte, quando se insere nos riscos próprios do deslocamento. Um exemplo de ocorrência freqüente é o empréstimo de carro a terceiro. Se este se envolve em acidente e causa danos a alguém, o proprietário do veículo não está exonerado. Apenas um fato completamente estranho ao transporte em si é que isentaria o transportador.

Uma constatação se impõe. Ao se preocupar o legislador civil com o contrato de transporte, a ele destinando todo um capítulo do Código Civil, tornou mais relevante, intensa e, pode-se dizer, inflável a responsabilidade do transportador. As conseqüências dessa responsabilidade, que, a rigor, é objetiva, fica a depender da orientação, da formação, da ideologia, da erudição, do bom senso e até das idiossincrasias, do humor e das experiências pessoais do juiz que vier a analisar o caso.

Adicione-se a esse fato a influência que o Código de Defesa do Consumidor ocasionou a todo o Direito Civil. Capaz de estimular a sociedade mais crítica, mais reivindicadora, mais consciente de seus direitos, a instigar a atuação de juízes proativos. Convictos de que podem transformar a sociedade e, mediante suas decisões, orientá-la a se comportar melhor. Sempre a pressupor que o hipossuficiente merece desequilíbrio na balança da justiça, mera aplicação da receita de Rui Barbosa: tratar desigualmente os desiguais.

Nessa equação do transporte, à evidência o transportador é o mais forte e o passageiro, o mais fraco. Sob essa vertente, o juiz brasileiro imbuído de ativismo judicial terá todas as condições para exercer a sua vocação quixotesca ou robinwoodiana, a tutelar os mais fracos e a protegê-los do arbítrio e da opressão dos mais fortes.

Não se subestime o valor e o peso ponderável das experiências pessoais dos juízes no resultado da prestação jurisdicional. Embora o encontro se destine ao transportador terrestre, não há juiz que não tenha um episódio pessoal ou na família em relação ao descalabro do

transporte aéreo nos últimos meses. Vôos atrasados ou cancelados, overbooking, extravio de bagagem, tudo isso o fará considerar a responsabilidade do transportador com outros olhos. Até com finalidades pedagógicas, considerada a decisão judicial como docência informal, destinada a toda a comunidade, sobre o conteúdo do direito.

Um novo Código, a reclamar nova mentalidade, um novo microssistema consumerista, uma visão nova do protagonismo que uma sociedade participativa deva exercer para aprimorar os costumes e as práticas relacionais, tudo influenciará a quantificação da indenização.

Só agora se adentra ao tema proposto. Mas o intróito era necessário, para demonstrar que o terreno pantanoso de inúmeras variantes não permitia objetividade e exaço no seu trato. É impossível conferir objetividade à quantificação da indenização por responsabilidade civil objetiva no transporte de passageiros.

A indenização depende de inúmeros fatores. Ainda que se pretenda traçar um quadro de critérios, em todos os casos concretos restará um grande, um enorme, um quase ilimitado espaço para o subjetivismo do julgador.

Evidente que tudo o que for objetivamente avaliável pode fornecer um critério ao juiz. Perda de bagagem, por exemplo. Para o que for quantificável objetivamente, não será difícil a fixação do quantum indenizatório.

Em termos de lesões, será objetivamente quantificável o custo da internação, os honorários do médico, as despesas do tratamento, as perdas comprovadas, os lucros cessantes.

À ocorrência da morte do transportado, o parâmetro da responsabilidade civil já existente em outras áreas poderá servir. Na verdade, já tem servido a estabelecer a fixação de pensão à família do falecido, até que a vítima, se fosse chefe de família, viesse a completar 65 anos, critério que em breve será alterado diante da longevidade ampliada. As expectativas de vida hoje são outras.

O valor dependerá da situação familiar da vítima. Se ela for criança ou muito jovem, o pensionamento será devido até a data em que completaria 25 anos, limite provável de sua permanência junto aos pais.

O problema insolúvel é a fixação do dano moral. O dano moral é uma realidade constitucional e foi descoberta pela legião de advogados em plena militância profissional no Brasil de mais de 1.017 Faculdades de

Direito e mais de um milhão de profissionais credenciados junto à OAB.

Existe elevado número de decisões dos tribunais superiores em que o dano moral foi examinado. Num acórdão relatado pelo Ministro Barros Monteiro, afirma-se que, provados os fatos e as circunstâncias pessoais do viajante para o reconhecimento do dano extrapatrimonial, não se exige a prova do desconforto, da dor ou da aflição, cuja avaliação é admitida e possível através um juízo da experiência. É o juízo da experiência pessoal do juiz explicitado em decisão do Superior Tribunal de Justiça.

Há muitas outras decisões no mesmo sentido. Num recurso especial do Rio de Janeiro, o Ministro César Rocha reduziu a indenização, estabelecida em 100 salários, para 5 mil reais para cada autor. Isso mostra que o Superior Tribunal de Justiça pode e vai enfrentar a questão da redução do valor atribuído ao dano moral, como já tem enfrentado, quase sempre para reduzir a cupidez ou evitar o enriquecimento ilícito.

Afinal, o dano moral é insuscetível de tradução em cifra. Se é um instrumento educativo, serve para compelir o ofensor a ser mais diligente e cuidadoso, para a vítima não pode se tornar um fator de exagerado crescimento patrimonial. Não se há perder de vista a sua fisionomia simbólica, eis que a vida, a dor, a angústia e o sofrimento não se reduzem a dinheiro.

Importante mencionar que o dano moral é perfeitamente compatível com a responsabilidade objetiva. Primeiro, porque tem estatura constitucional. Está previsto na Constituição. Depois, a dificuldade de avaliação que sempre foi considerada empecilho à consideração do prejuízo psicológico não apaga a realidade do dano, não dispensa a obrigação de repará-lo.

E o que vem a ser o dano moral?

Em acórdão relatado pelo Ministro Pádua Ribeiro, ele conceituou o dano moral como dor, espanto, emoção, vergonha, injúria física ou moral, dolorosa sensação experimentada pela pessoa, atribuído à palavra "dor" o seu mais largo, o seu mais amplo significado.

A tendência jurisprudencial é fixar o valor do dano moral em salários mínimos. Acórdãos recentes do Tribunal de Justiça do Rio Grande do Sul – que disponibiliza suas decisões pela Internet e com atualidade que outros tribunais não conseguiram – fornecem algum parâmetro. Assim, lesão corporal em passageiro acidentado em colisão de ônibus com caminhão, a indenização fixada por danos morais foi de 100 (cem) salários mínimos.

Frenagem brusca de ônibus e lesões corporais em passageiros: 40 salários mínimos por dano moral para cada transportado. (8)

Na verdade, os advogados do Brasil das quatro instâncias sabem que a fixação dos dois primeiros graus de jurisdição é provisória. Os tribunais de segundo grau foram convertidos em instâncias de passagem. Não é uma passagem tão rápida, ante o congestionamento da Justiça e o acervo indomável de recursos represados, pelos mais variados motivos. Mas, de qualquer forma, instâncias intermediárias. Tudo chegará, inevitavelmente, ao Superior Tribunal de Justiça. E, aqui, não tem ele se recusado a rediscutir o valor e a reduzi-lo quando for o caso.

Encontra-se em alguns julgados do STJ o parâmetro a ser utilizado pelos advogados que pretendam a revisão do valor fixado nas instâncias iniciais para o dano moral. O valor da indenização por dano moral sujeita-se ao controle do STJ, desde que o quantum contrarie a lei ou o bom senso, mostrando-se manifestamente exagerado ou irrisório, distanciando-se das finalidades da lei.

Por existir multiplicidade de critérios para o estabelecimento do valor da indenização, não é exagero concluir pela impossibilidade de fixação de parâmetros concretos. Não há possibilidade alguma de se estabelecer uma tarifa. Tudo vai depender do caso concreto e de circunstâncias que o julgador apreciará. Não é das menores a influência do talento e da capacidade do advogado.

A tendência é a intensificação de lides com vistas à responsabilização cada vez mais abrangente. A responsabilidade objetiva, que era objeto de repúdio no século passado, hoje é naturalmente aceita. Amplia-se a sua esfera de incidência. Por isso é que também se incrementa a utilização do direito securitário.

Nem se pode deixar de observar que a indenização é ressarcimento, mas é também castigo. É admoestação para que futuras ocorrências danosas sejam evitadas. Na condenação está sempre presente a idéia do não faça mais isso. Corrija-se. Adote estratégias para não voltar a juízo para responder por prejuízos idênticos ou análogos.

A comunidade dos operadores jurídicos tem o compromisso de trazer material de reflexão e discernimento para o julgador. Atenta a que o direito brasileiro recebe constante colaboração do direito anglo-saxão, notadamente em relação ao dano moral. Mas que também há de se inspirar na origem para fazer valer os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade. Contribuições muito compatíveis para o novo sistema civil, repleto de cláusulas gerais, abertas a receberem as

mais variadas interpretações, além dos princípios gerais e dos conceitos legais indeterminados.

É a ponderação sensata e madura que trará equilíbrio ao duelo entre a recomposição do prejuízo e o enriquecimento sem causa.

Para as transportadoras, cumpre elaborar as cláusulas contratuais de forma transparente e objetiva. Deve existir preocupação mais eficiente com a limitação quantitativa da indenização. A contratação de seguros parece a fórmula ideal. Por isso é que o crescimento do ramo de seguros é fenômeno universal. Se a única certeza do século XXI é a incerteza, a seguradora existe para tentar trazer um mínimo de certeza. A certeza humana possível.

Cumpre adotar estratégias de auto-regulamentação, assim como já fizeram as empresas aéreas, que deixaram de lado a Convenção de Varsóvia e não mais limitam a indenização por bagagem naqueles termos, porém vão verificar o que de fato existia dentro das malas extraviadas. Exigir-se a declaração do valor da bagagem não é apenas comando legal, mas exercício de prudência que poderá amenizar a responsabilidade objetiva.

Os prenúncios são de aumento expressivo dos litígios. Em todas as áreas, mas com razão compreensível no universo dos transportes de passageiros. O desenvolvimento dos meios de locomoção, a imprescindível recuperação das rodovias, a crise do transporte aéreo, o resgate das ferrovias. O furor ou volúpia dos deslocamentos. Se no século XX muitas pessoas nasciam, moravam e morriam na mesma cidade, hoje o trânsito e a procura de novos lugares são incessantes. Fruto não só da indústria automobilística, mas do exercício pleno da autonomia, do cultivo da liberdade e da insopitável intenção de percorrer todos os lugares possíveis de serem visitados.

Dessa realidade derivarão mais acidentes e mais lides. A cidadania também aprendeu a litigar e foi desperta por uma Constituição que manda um recado claro: lute pelos seus direitos. Vive-se a era dos direitos, não se renuncia a direito algum. Não existe a proclamação "Eu desisto". Reitere-se: a multiplicação dos advogados é um fertilizante de demandas.

Como em tudo na vida, não há só malefícios nem só benefícios nesse conjunto de circunstâncias. Se o conhecimento está disponibilizado e qualquer criança consegue ingressar, com o uso tão desenvolvido de um computador pessoal, nas maiores bibliotecas do mundo, há um sentido de esperança nessa cibercultura. É a esperança de que as pessoas sejam mais humanas, mais sensíveis, utilizem-se do instrumental jurídico para fins éticos e cada qual aceite a carga de venturas e desventuras inafastável de qualquer existência.

Dentre estas últimas, a responsabilidade não é a maior, mas também não é a menos significativa.

Notas:

1. RTJ. 125/307.

2. Há uma conferência do Ministro do STJ CARLOS ALBERTO MENEZES DIREITO, no seu livro "Estudos de Direito Público e Privado", da Editora Renovar, 2006, na qual o tema do assalto é bem examinado.

3. REsp. 286.110-RJ, Rel. Min. MENEZES DIREITO, j.20.8.2001.

4. REsp. 217.528-SP, Rel. Min. WALDEMAR ZVEITER, j.15.2.2001.

5. REsp. 299.162-RJ, Rel. Min. ALDIR PASSARINHO JÚNIOR, j.5.4.2001.

6. REsp. 324.166-SP, Rel. Min. RUY ROSADO DE AGUIAR, j.18.10.2001.

7. A ocorrência dos "surfistas ferroviários" e dos "skatistas" que se agarram aos ônibus urbanos é recorrente e fenômeno empiricamente crescente, numa sociedade permissiva, que estimula a fruição de emoções como a da velocidade e em que a juventude sem freios costuma recorrer a drogas e a outras práticas para sentir aquilo que ela traduz como efeito da adrenalina. As empresas de transporte poderiam também promover campanhas de conscientização da mocidade e tentar reprimir a intensificação de condutas pelas quais respondem objetivamente. Pois, a final, os acidentes ocorrem diante da falta de efetiva e eficiente fiscalização por parte das empresas.

8. A decisão de primeiro grau fixara 50 salários mínimos e o Tribunal reduziu para 40, pois este fora o pedido dos autores.